

◎自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の一部を改正する法律

(平成一九年五月一八日法律第五〇号)

一、提案理由 (平成一九年四月一〇日・衆議院環境委員会)

○若林国務大臣 ただいま議題となりました自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の一部を改正する法律案につきまして、その提案の理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

大都市地域を中心とする二酸化窒素及び浮遊粒子状物質による大気汚染については、自動車排出ガスに対する累次の規制に加え、本法に基づいた特別の排出基準の設定等、各般の対策を実施してきており、その結果、大気環境基準の達成状況については、改善傾向が見られております。

しかしながら一方で、大都市地域において自動車交通量が多い道路が交差している一部の地区等においては、大気環境基準の非達成の状況が長期間にわたり継続しております。このような地区においては、大型車両の混入率が高いことや道路の構造上の問題等により、大気環境の改善が妨げられている状況にあります。また、窒素酸化物対策地域等の外から流入する排出基準を満たしていない自動車が大気環境に悪影響を与えており、このような地区における大気環境の改善が十分に進展しないおそれがあります。

このため、新たに、このような地区の大気環境の改善を図るための重点的な対策を講ずることとし、大気環境基準が達成されていない地域について、できる限り早期の達成を図るとともに、既に達成されている地域については、その状況を維持するため、本法律案を提出した次第であります。

次に、本法律案の概要を御説明申し上げます。

第一に、大気汚染が特に著しい特定の地区に関する計画策定等についてであります。

都道府県知事は、窒素酸化物対策地域内において大気汚染が特に著しい地区を、窒素酸化物重点対策地区として指定することができることとし、指定された地区について、窒素酸化物重点対策計画を定めなければならないこととしております。また、窒素酸化物重点対策地区内において特定の用途に供される建物を新設する者に対して、事業活動に伴い自動車から排出される窒素酸化物の排出の抑制のための配慮事項等に関する届け出を義務づけ、当該届け出に係る勧告等の制度を設けることとしております。なお、粒子状物質についても同様の制度を設けることとしております。

第二に、事業活動に伴い自動車から排出される窒素酸化物等の排出の抑制のための措置の拡充についてであります。

窒素酸化物重点対策地区等のうち指定された地区において、窒素酸化物対策地域等の周辺の地域内に使用の本拠の位置を有する自動車を運行する一定の事業者に対して、自動車から排出される窒素酸化物等の排出の抑制に関する計画の作成等を義務づけることとしております。また、窒素酸化物対策地域等において、窒素酸化物対策地域等の周辺

の地域内に使用の本拠の位置を有する自動車を運行する事業者等について、自動車から排出される窒素酸化物等の排出の抑制等に努めることとしております。

以上が、この法律案の提案の理由及びその内容の概要であります。

何とぞ、慎重に御審議の上、速やかに御賛同くださいますようお願い申し上げます。

二、衆議院環境委員長報告（平成一九年四月一七日）

○西野あきら君 ただいま議題となりました法律案につきまして、環境委員会における審査の経過及び結果を御報告申し上げます。

本案は、窒素酸化物対策地域または粒子状物質対策地域のうち、大気の汚染が特に著しい地区において、自動車から排出される窒素酸化物等による大気汚染防止対策の強化を図るため、当該地区について都道府県知事が窒素酸化物重点対策計画等を策定するほか、自動車の交通需要を新たに生じさせる建物を新設する際の届け出制度の導入や、窒素酸化物対策地域等の周辺地域に使用の本拠の位置を有する特定の自動車を指定地区で使用する事業者の取り組むべき措置を設けること等の措置を講じようとするものであります。

本案は、今月三日本会議において趣旨説明及び質疑が行われ、同日本委員会に付託されました。

委員会におきましては、去る十日に若林環境大臣から提案理由の説明を聴取し、十三日参考人から意見を聴取した後、政府に対する質疑を行いました。同日質疑終局後、直ちに採決いたしましたところ、本案は全会一致をもって原案のとおり可決すべきものと決した次第であります。

なお、本案に対し附帯決議が付されましたことを申し添えます。

以上、御報告申し上げます。

○附帯決議（平成一九年四月一三日）

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について適切な措置を講ずべきである。

一 大都市地域における自動車排出窒素酸化物等による局地的な大気汚染により、環境基準が長期にわたり未達成であることから、早期にすべての地点で環境基準が達成できるよう、自動車交通量の抑制を図るための有効な施策の早期導入を検討すること。

二 対策地域に流入する排出基準非適合車は、対策地域の周辺のみならず全国各地より流入している現状を踏まえ、対策地域内を走行する排出基準非適合車の走行抑制が効果的に行われるよう、容易に排出基準適合車であるか否かを確認できるステッカー制度等の早期導入を検討すること。

三 重点対策地区の指定に当たっては、社会情勢、経済情勢の変化等により環境基準の達成が危ぶまれる地域を幅広く積極的に指定していくよう適切な助言を行うこと。

四 重点対策計画の策定・実施に当たっては、交通流の円滑化対策、交通量の抑制対策のみならず、交差点改良、道路拡幅、立体化、環境施設帯・植樹帯の設置などの道路構造対策等、さらには都市構造の改善も含んだ抜本的、総合的なものとするため、関係地

方公共団体及び道路管理者等と緊密に連携して実施するよう、都道府県知事に対し適切に助言すること。

五 貨物自動車運送事業者に対策地域外から対策地域内への運送を行わせる荷主等に対しては、自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制に積極的に努めるよう、促すこと。また、都道府県知事は、特定建物の設置者に対して、その維持及び運営に当たり、自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制について適正な配慮がなされることとなるよう、的確に要請等を行い、必要な場合には積極的に報告を求めるよう、都道府県知事に対して適切に助言すること。

六 自動車走行量の抑制及び総量排出削減のための交通流対策や、道路構造対策及び都市構造対策等の施策の推進に当たっては、地球温暖化の防止等のための二酸化炭素の排出削減の観点も踏まえ、関係各省の連携の下で総合的かつ抜本的な対策の実施に努めること。

七 総量削減基本方針の改定に当たっては、既に実施されている施策の施行状況が十分に点検・分析されていない状況等にかんがみ、地方公共団体、市民団体及び貨物自動車運送業界等からの意見も踏まえ、関係者による実効ある対策を実施することを促し、かつ、実施した施策の効果を十分に点検・検討することを促すものとなるよう創意工夫すること。

八 国は、地方公共団体が条例において独自に実施している排出基準非適合車の流入規制等の取組を十分尊重するとともに、地方公共団体が行う対策に対し積極的な支援・協力を行うよう努めること。

九 浮遊粒子状物質の中でも特に粒径の小さい、いわゆるPM_{2.5}については、健康影響が指摘され、既に諸外国において環境基準が設定されていること等の状況を踏まえ、諸外国における科学的知見や基準の設定状況も参考にしつつ、国内の健康影響に関する知見をとりまとめ、早期に環境基準の設定を行うこと。

十 「局地的大気汚染の健康影響に関する疫学調査（そらプロジェクト）」の着実な実施、かつ、その調査結果の速やかな評価・解明を図り、その結果に基づき、必要な措置を速やかに講ずること。

三、参議院環境委員長報告（平成一九年五月一日）

○大石正光君 ただいま議題となりました法律案につきまして、環境委員会における審査の経過と結果を御報告申し上げます。

本法律案は、大都市地域における自動車交通量の多い道路が交差している地区など、窒素酸化物等による大気汚染が特に著しい地区に関して、都道府県知事による窒素酸化物重点対策計画等の策定、事業者による自動車排出窒素酸化物等の排出抑制のための措置の拡充等を講じようとするものであります。

委員会におきましては、自動車排出ガス対策の現状と法改正の必要性、対策地域内での走行規制実施の必要性、微小粒子状物質PM_{2.5}の環境基準の早期設定、東京大気

汚染公害訴訟の和解に向けた環境大臣の決意等について質疑が行われたほか、参考人からの意見聴取を行いました。その詳細は会議録によって御承知願います。

質疑を終了いたしましたところ、本法律案に対し、日本共産党の市田委員より、特定事業所に係る総量規制制度の創設等を内容とする修正案が提出されました。

順次採決の結果、修正案は否決され、本法律案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本法律案に対し附帯決議が付されております。

以上、御報告申し上げます。

○附帯決議（平成一九年五月一〇日）

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について適切な措置を講ずべきである。

一、法律の基本方針の目標である平成二十二年度までに対策地域内の環境基準を達成するよう最善を尽くすこと。また、局地的大気汚染の状況にもかんがみ、必要に応じて本法に基づく対策の見直しを行うとともに、平成二十二年度以降も引き続き自動車排出ガス対策を着実に実施していくこと。

二、大都市地域における局地的な大気汚染については、本法に基づく対策に加えて、自動車交通量そのものを抑制する施策が重要であることから、そのための有効な施策の早期導入を検討すること。

三、重点対策地区の指定に当たっては、社会・経済情勢の変化等により環境基準の達成が危ぶまれる地域を幅広く積極的に指定していくよう都道府県知事に対し適切に助言を行うこと。また、重点対策計画の策定・実施に当たっては、都道府県知事により地域の実情に応じて総合的かつ主体的に行われるよう、関係行政機関等との連携を十分図るよう、都道府県知事に対し適切に助言すること。

四、特定建物の新設に係る届出については、自動車排出窒素酸化物等の排出抑制のための意見等が確実に行われるよう、都道府県知事に対し適切に助言を行うこと。

五、流入車対策については、排出基準適合車を識別可能なステッカー制度等の早期導入を検討するとともに、その導入に当たっては、都道府県との連携の下、制度の効果が十分いかされるよう事業者や荷主、国民等へ周知を徹底すること。また、いわゆる車庫飛ばしの問題は非適合車の流入につながることから、関係各省の連携の下で取締りをより一層強化するとともに、地方公共団体が独自に実施している排出基準非適合車の流入規制等の取組については十分尊重すること。

六、浮遊粒子状物質の中でも特に健康影響が懸念されているPM_{2.5}については、既に諸外国において環境基準が設定されていること等の状況を踏まえ、国内の健康影響に関する知見を早期に取りまとめ、環境基準の設定を行うとともに、その対策の在り方についても検討を行うこと。

七、局地的な大気汚染による健康影響に関する疫学調査については、本委員会の附帯決議などを受けて平成十七年度より実施しているが、調査結果の速やかな評価・解明を図

ること。

八、東京大気汚染公害訴訟の早期和解に向けて、健康被害対策等の措置を早急に検討する等誠意をもって対応すること。

九、自動車排出ガスの問題については、大気汚染に加えて、地球温暖化やエネルギーの問題等にも関わることから、道路、鉄道等を一体に考えた総合交通体系の構築に向けて、関係各省の連携を強化し、総合的かつ抜本的な対策の実施に努めること。

右決議する。